

PRESSEMEDDELELSE—ligger nøglen til at løse den politiske knude i Nordjylland?

Samme tekst med klikbare links: www.docs.denbedstevej.dk/Tilpressen20231801.pdf

I [landspressen](#) tales der meget om **Store Bededag**. Hvor kan man finde de 4,5 mia. til brug for til forsvaret i årene op til 2030? Er der andre løsninger end at inddrage St. Bededag som fridag?

- Hvorfor opdager landspressen og politikerne ikke, at der vil kunne spares op mod 4 mia. kr. ved at *ændre linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse i pagt med, hvad [et flertal af Nordjyderne foretrækker](#)*? Med en østlig løsning i stedet for en vestlig får man desuden en bedre afvikling af trafikken på sigt, undgår problemer med støj, naturødelæggelse, asbest, drikkevand, truede dyrearter, ødelæggelse af bynære rekreative områder. Skiftende transportministre, også den nye, har været helt fastlåst på den vestlige linjeføring og nægtet at undersøge de østlige alternativer. De henviser ofte til en forældet sammenligning af samfundsmæssig forrentning tilbage fra 2011.

I [landspressen](#) tales der konstant om, at der er brug for **et øget arbejdsudbud**.

- Dette hænger slet ikke sammen med iværksættelsen af store anlægsarbejder som en 3. Limfjordsforbindelse i den store version for over 7 mia.: vest om Aalborg via Egholm. Igangsættelse af store anlægsarbejder bruges traditionelt til at kompensere for arbejdsløshed - altså lige modsat den aktuelle situation, hvor man mangler arbejdskraft. Professor Otto Anker Nielsen, leder af DTU Transport, har udtalt, at projektet har en lokal arbejdsudbudsgevinst på 411 mio. kr. men et tab på nationalt plan på 712 mio. kr. som følge af den såkaldte arbejdsudbudsforvridning.

I [landspressen](#) tales der meget om behovet for at udbygge **fjernvarmenettet**. Hvor finder man arbejdskraften?

- Landspressen har ikke sammentænkt udbygningen af fjernvarmen med det kolossale anlægsprojekt, en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm vil være. Man vil fra år 2025 beslaglægge en mærkbar del af den arbejdskraft, der netop kunne bruges til at udbygge fjernvarmenettet. Og med mangel på arbejdskraft vil lønningerne stige både for det ene og andet anlægsprojekt. Dette begrundes også undersøgelse af mindre omfattende alternativer.

I [landspressen](#) tales der meget om **PFAS** sundhedsskadelige virkninger

- Landspressen kunne godt drage en parallel med de problemer, der følger ved anlæg af en motorvej via Egholm. Her kommer man nemlig til at skulle grave i flere gamle lossepladser fra Dansk Eternit Fabrik. Luftfotos viser, at det var ret tilfældigt, hvor pladerne med de livsfarlige asbestfibre blev læsset af. Rigtig mange Aalborgensere er døde for tidligt på grund af asbestose. Nogle fordi de har været i kontakt med asbest ved at bo eller gå i skole tæt på eternitfabrikken, andre ved at have arbejdet på den - andre igen ved blot at vaske deres ægtefællers arbejdstøj. Man bør lade disse depoter i fred, frem for at skabe endnu et miljøproblem.

I [landspressen](#) tales der om behovet for at gøre noget ved **klima, CO2 og biodiversitet**.

- Landspressen har næppe opdaget, at man direkte modarbejder disse ting med anlæg af en Egholmmotorvej. I anlægsfasen vil der udledes 282.800 ton CO2 (3-4 gange så meget pr. km. som motorvejen til Kalundborg eller Næstved). En [ekspert](#) mener endda, at det korrekte tal er 500.000 ton. Terrænet er nemlig meget problematisk og kræver alle mulige ekstra foranstaltninger. Den landsdækkende presse husker nok, at Infrastrukturplanen fra 2021 blev stærkt kritiseret for ikke at have medregnet CO2 i anlægsfasen og en taksering heraf. Medregnes denne taksering på Egholmmotorvejen, er forrentningen—som i forvejen er lav—direkte negativ!

I driftsfasen skaber en motorvej via Egholm nye genveje, men på grund af utilstrækkelig løsning af kapacitetsproblemet ved Limfjordstunnelen, vil mange bilister omvendt henvises til omveje på 10-15 km. via Egholm. En Egholmmotorvej beslaglægger et stort areal, bl.a. flere lavtliggende marker, der kunne bruges til CO2-fangst. På Egholm har ejerne af halvdelen af øen haft planer om at etablere en naturpark ved at åbne en række diger. Også hvad angår sjældne dyr er den gal: hvor andre kommuner bruger millioner på at genskabe natur til glæde for sjældne dyrearter, anlægger man ved Aalborg en motorvej tværs igennem fødeområderne for vigtige, truede dyrearter så som strandtudse og lysbuget knortegås.

I [landspressen](#) tales der meget om **inflation** og hvad man skal gøre ved den.

Men staten kører videre med de store anlægsprojekter, som om intet var hændt. På denne side [Indeks for byggeri og anlæg - Danmarks Statistik \(dst.dk\)](#) kan man se, at priserne for anlæg af veje er steget en del siden 2021. Landspressen bør stille spørgsmålet til Transportministeren om, hvorfor han bare vil fortsætte med en uændret infrastrukturplan, når priserne er øget med 20-30 %. Hvor skal pengene komme fra, hvis en Egholmforbindelse ender med at koste 10 mia? Hvorfor er transportministeren så afvisende i forhold til at undersøge de billigere – og jfr. flere eksperter: bedre - alternativer i den situation?

I [landspressen](#) tales der om at regeringen er **magtfuldkommen**

I denne sag er situationen helt ekstrem. Kampen om linjeføringen har foregået via raffineret lobbyisme, se bogen [Den store svinestreg](#) fra 2015. I stedet for en redelig og åben diskussion i folketinget blev linjeføringen således aftalt på et lukket møde mellem trafikordførere efter, at folketinget var taget på ferie i 2014. Som resultat af denne aftale undlod transportministeren at undersøge alternativet i den efterfølgende VVM undersøgelse (2021). Dette på trods af, at Vejloven kræver, at rimelige alternativer skal undersøges. Vejdirektoratets VVM-redegørelse fra 2021 var desuden manipulerende på mange områder. Selv kortet over Aalborg var forkert, da byens store industriområde i Aalborg Øst fremstod som ubebyggede marker, således at man skjulte det reelle problem ved fjordkrydsningen: den store morgentrafik nord fra mod de mange arbejdspladser i Aalborg C og Aalborg Ø og eftermiddagstrafikken modsat. En vigtig begrundelse for at vælge en østlig model.

Man ignorerede desuden resultatet af en offentlig høring om denne VVM, hvortil der blev indleveret hele [7800 høringssvar](#). Hittidig dansk rekord var ca. 1450, også vedr. Egholmmotorvejen. Næsten alle 7800 var negative overfor Egholmmotorvejen som helhed. Beslutningen om, at vejen skulle anlægges vest om, blev skrevet ind i det seneste transportforlig inden høringsfasen var slut! De 7800 høringssvar blev senere fejlet af bordet.

Der er "something rotten" i den sag, men det er ikke rigtig opdaget af landspressen!

Se også artikel i dagens udgave af Ingeniøren: [Billigere og bedre for miljøet: To alternative projekter slår Egholmlinjen over Limfjorden](#). En østlig tunnelloøsning betaler sig faktisk fire gange bedre end en Egholmmotorvej.

Artiklen er baseret på spritnye artikler fra tre eksperter samlet i [dette hæfte](#)

Dagen efter blev Transportministeren interviewet til Ingeniøren, og alle argumenter prellede fuldstændig af: https://ing.dk/artikel/minister-afviser-beregninger-paa-alternativer-egholmlinjen-nu-beslutning-265129?utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=ing_daglig

Det er for mig at se ganske utroligt, at regeringen vil kaste 7,3 eller måske 10 mia. efter et projekt, der ikke vil løse de trafikale problemer ved Aalborg i mere end 3-5 år. Det er simpelthen ikke intelligent politik.

Mere information: [3-Limfjord-39-kritikpunkter-2022.pdf \(3-limfjordsforbindelse.dk\)](#)

I er også velkomne til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Anders Wested,
Trafikalt Folkeparti, Aalborg,
tlf. 20489503,
anderswested@live.dk